

**DESAIN INTERIOR PERSINGGAHAN TRANSPORTASI PUBLIK
SEBAGAI ALAT REKOGNISI TEMPAT
(PENGAMATAN STASIUN MASS RAPID TRANSIT DI SINGAPURA)**

Wafirul Aqli

Jurusan Arsitektur Universitas Muhammadiyah Jakarta
Jl. Cempaka Putih Tengah 27 Jakarta Pusat 10510
wafirul.aqli@ftumj.ac.id

ABSTRAK. Persinggahan transportasi publik seperti halte bus, terminal, dermaga, pelabuhan laut maupun udara memiliki fitur yang dapat membantu pengguna atau penumpang moda transportasi tersebut untuk bernavigasi menentukan rute perjalanan sekaligus mencari jalan ke tempat tujuannya. Fitur tersebut adalah penanda tertulis atau grafis berupa signage yang informatif bagi pengguna/penumpang. Yang menjadi permasalahan adalah apabila signage yang tersedia tidak dapat direspon oleh pengguna moda transportasi karena memiliki keterbatasan fungsi indera. Lingkungan yang paling dekat dengan pengguna ketika tidak dapat membaca signage yang ada adalah dengan melihat bentukan desain interior persinggahan yang ada. Dalam tulisan ini penulis mencoba mengamati bagaimana desain interior dalam studi kasus stasiun transportasi massal di Singapura, SMRT dapat menjadi penanda kawasan yang dapat dibaca sebagai alternatif selain signage yang ada. Hasil dari pengamatan tersebut dirumuskan ke dalam ciri-ciri utama yang dapat dikembangkan konsepnya menjadi instrumen penanda kawasan selain hanya sekedar pemanis ruang dalam.

Kata Kunci: Penanda, Desain Interior, Stasiun MRT.

ABSTRACT. Transit facilities in public transport services such as bus stop, bus terminal, boat pier and port, or airport have feature that can help the users to navigate their journey. That feature formed as a written signage or illustrated graphically which informative to the users. This signage feature become not functioning when if the users cannot respond the notification appear on the signage caused by their sensory disability. The closest element in the built environment which can directly scanned by disabled users are the interior surround them. observed in this article about how the design in some sample stations from Singapore Mass Rapid Transit system, can become an alternate signage-function. This observation result is in form of definitive characteristic of the interior design, which can developed as a signage design concept.

Key words: Signage, Interior Design, MRT Station.

PENDAHULUAN

Pergerakan manusia khususnya di perkotaan biasanya didukung dengan fasilitas dan infrastruktur transportasi umum yang memenuhi persyaratan fisik dan teknis yang ideal, seperti antara lain; Keamanan, Ketepatan waktu, Aksesibilitas, Aspek ekonomis, dan Kenyamanan. Demi dapat melayani publik dengan baik melalui sistem transportasinya, pemerintah lokal membangun fasilitas yang diperlukan mencakup tidak hanya instrumen dan infrastruktur dasar, tetapi juga menyentuh aspek fisik yang arsitektural, di mana aspek estetika dan kenyamanan dapat turut ditampilkan.

Dari sisi pengguna, yaitu warga perkotaan, keberadaan transportasi publik diharapkan dapat menjadi sarana yang membantu mereka dalam aktifitas pergerakan/perjalanan yang aman, nyaman, dan efisien secara ekonomi dan waktu. Aktifitas pergerakan/perjalanan dari satu tempat ke tempat lainnya, merupakan aktifitas yang membutuhkan kesadaran psikologis akan pencarian/penelusuran rute dan tempat (*wayfindings*). Penting bagi pengguna transportasi publik bahwa perjalanan dari tempat ke tempat tersebut didukung dengan fitur-fitur fasilitas yang membantu mereka untuk menentukan rute, mencari jalan dan mengidentifikasi tempat, sehingga resiko kesalahan pencarian jalan hingga tersesat dapat dihindari.

Sistem transportasi publik di kota-kota maju yang telah memiliki perencanaan infrastruktur dan fasilitas yang baik, telah memiliki fitur penanda/*signage* yang informatif yang dapat dicerna oleh indera utama penggunaannya, setidaknya indera penglihatan dan pendengaran. Namun yang menjadi pertanyaan sekaligus mengantarkan tulisan ini ke dalam perumusan masalah adalah, apabila fitur-fitur penanda tersebut tidak dapat direspon oleh pengguna yang memiliki keterbatasan fungsi indera. Bahkan mereka yang normal sekalipun terkadang mengalami "*error-experience*" seperti terlewatnya persinggahan yang mereka tuju untuk melanjutkan perjalanan, atau tidak mengenali tempat yang sedang disinggahi oleh kendaraan yang mereka tumpangi disebabkan kendala bahasa atau aksara yang tidak dimengerti.

Penanda/*Signage* yang biasanya ditemui dalam fasilitas transportasi publik disajikan dalam dua cara penyampaian informasi kepada penggunaannya. Dua cara tersebut adalah bentuk lisan berupa pengumuman yang terekam secara audio, sehingga bentuk ini bersifat notifikasi kepada pengguna transportasi publik (aktif). Cara yang berikutnya disampaikan

dalam bentuk tulisan yang ditempatkan di area strategis, cara ini bersifat pasif dan membutuhkan kesadaran pengguna untuk dapat mencerna informasi yang ada. Bentuk tulisan dapat juga bersifat notifikasi aktif apabila disajikan dalam bentuk digital dan interaktif (juga secara grafis) terhadap aktifitas kendaraan, seperti contohnya *running-text*, atau lampu-lampu penanda persinggahan yang dituju dalam peta perjalanan.

Dua metode tadi dapat kehilangan fungsinya terhadap orang-orang yang memiliki keterbatasan mencerna informasi tersebut. Ketika kendaraan yang ditumpangi tiba di persinggahannya ataupun berhenti di tujuan akhirnya, secara alamiah pengguna yang memiliki keterbatasan (atau juga yang melewati notifikasi yang muncul) akan memindai lingkungan sekitar untuk mengenali tempat mereka berada. Kecenderungan ini seharusnya dapat dimanfaatkan perencana seperti arsitek untuk merancang dan mengembangkan persinggahan transportasi publik ke arah desain yang lebih baik. Desain baik yang dimaksud yaitu yang dapat menjadi instrumen untuk mengenali tempat bagi pengguna. Persinggahan yang dimaksud, merupakan tempat-tempat transit atau tujuan akhir dari moda transportasi baik itu dari skala kecil berupa halte, stasiun kereta, terminal bus, dermaga, pelabuhan atau yang lainnya.

Dalam tulisan ini, dilakukan pengamatan terhadap desain ruang dalam pada persinggahan transportasi publik tersebut. Dipilihnya ruang dalam sebagai obyek pengamatan dikarenakan ini merupakan lingkungan buatan yang cukup tertutup yang membatasi pengguna dalam berinteraksi dengan lingkungannya, selain hanya dengan memindai dan merespon elemen yang tidak banyak. Bahkan pengguna tidak punya pilihan lain selain mengandalkan penanda/*signage* yang disediakan, atau membaca lingkungan sekitar yang memiliki jarak pandang yang pendek.

Contoh kasus pengamatan yang mendekati kriteria ketertutupan ini adalah stasiun bawah tanah dalam sistem transportasi *subway*. Oleh karena itu penulis mengambil stasiun-stasiun moda transportasi massal di negara Singapura yang dikenal dengan nama Singapore Mass Rapid Transit (SMRT) sebagai obyek pengamatan. Pengamatan difokuskan hanya pada stasiun-stasiun bawah tanah di pusat kota Singapura, mengingat kereta-kereta SMRT juga melintas di permukaan tanah dan juga di perlintasan *flyover*, di kawasan-kawasan pinggiran/*sub-urban*. Sampai sejauh mana desain interior pada stasiun SMRT di Singapura dapat dijadikan penanda untuk mengenali tempat, akan menjadi sasaran dari pengamatan ini.

SINGAPORE MASS RAPID TRANSIT

Negara Singapura merupakan salah satu negara di Asia yang menerapkan sistem transportasi publik dengan baik mengingat negara kecil ini merupakan tujuan utama dari peletakkan investasi ekonomi dan pariwisata. Oleh karena itu dengan kondisi tersebut, pemerintah Singapura menerapkan infrastruktur di semua bidang termasuk transportasi dengan standar yang dapat melayani secara baik warga dan pendatangannya. Dalam bidang transportasi publik, pemerintah Singapura telah membangun sistem transportasi massal dan cepat yang dikenal dengan Singapore Mass Rapid Transit (SMRT).

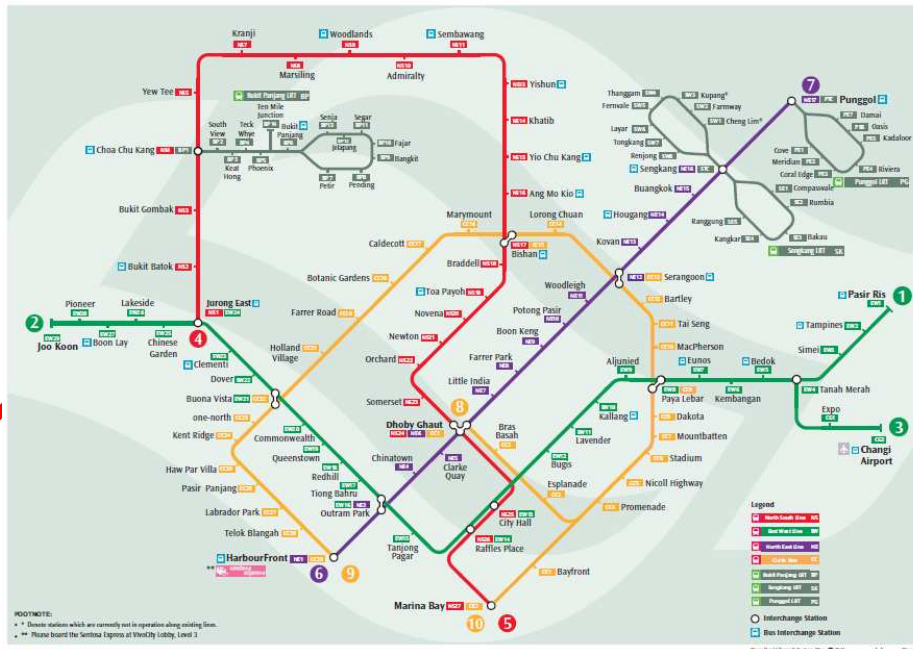
SMRT secara keseluruhan mencakup sistem pelayanan transportasi publik yang terdiri dari kereta sebagai moda utama, bus dan taksi sebagai moda pendukung serta kereta kecil (*light train*) di kawasan sub-urban. SMRT melayani warga Singapura mulai tahun 1987 dengan rute pertamanya yaitu yang menghubungkan antara kawasan Toa Payoh dengan Yio Chu Kang, serta kawasan Novena dengan Outram Park. Dari tahun ke tahun sejak dibukanya layanan SMRT ini pemerintah Singapura telah mengembangkan secara intensif jalur-jalur penghubung lainnya. Tercatat dalam 3 tahun pertama SMRT beroperasi, telah dikembangkan 6 trayek dan telah menyelesaikan satu fase sistem MRT yang mencakup 20 stasiun.

Memasuki dekade tahun 2000-an, pengembangan SMRT mencatat beberapa pencapaian yang penting misalnya: pada tahun 2002 telah dibuka stasiun yang langsung menghubungkan bandara internasional Changi. Sejak tahun 2004 fungsi-fungsi kegiatan komersial dan media mulai disediakan dalam ruang-ruang sirkulasi dan penghubung di setiap stasiun MRT. Pada tahun 2010 jalur SMRT terbaru dibuka dengan nama Circle Line yang pertama kali menghubungkan kawasan HarbourFront hingga Caldecott, lalu berkembang lagi melingkar terhubung hingga kawasan Marina Bay. Sehingga secara menyeluruh jaringan SMRT memiliki 4 koridor penghubung dan 3 jalur *Light Rapid Transit* yang menghubungkan stasiun-stasiun kecil di kawasan perumahan dari stasiun utama Bukit Panjang, Sengkang, dan Punggol.

Jaringan Singapore Mass Rapid Transit:

1. North South Line (NS) atau dikenal juga dengan jalur merah (berdasarkan pewarnaan pada peta jaringan MRT), menghubungkan kawasan Marina Bay dengan Jurong East dan melintasi 23 stasiun.

2. East West Line (EW) atau jalur hijau menghubungkan daerah Joo Koon di ujung barat dari pulau Singapura ke kawasan Tanah Merah yang kemudian bercabang menjadi dua jurusan yaitu menuju Pasir Ris (melintasi 27 stasiun) dan Changi Airport atau disebut *Changi Branch Line* (melintasi 26 stasiun).
3. North East Line (NE) menghubungkan daerah Punggol di utara Singapura dengan kawasan HarbourFront melalui 14 stasiun. NE Line juga biasa disebut sebagai jalur ungu.



Gambar 1. Peta Jaringan Singapore MRT (www.sfmt.com.sg)

4. Circle Line (CL) yang merupakan koridor kereta MRT terbaru menghubungkan kawasan HarbourFront dengan Marina Bay, dikenal juga sebagai jalur kuning yang melintasi 25 stasiun. Jalur ini juga bercabang setelah stasiun Promenade sehingga terdapat satu lagi tujuan akhir dari koridor ini yaitu stasiun Dhoby Ghaut yang

merupakan stasiun transit terbesar karena menghubungkan tiga koridor NS, NE dan CL.

Dari sebanyak 89 stasiun MRT yang ada dalam jaringan SMRT di atas, beberapa di antaranya merupakan stasiun bawah tanah yang berlokasi di tengah kota yaitu antara lain seperti dalam tabel di bawah ini :

Koridor:	North South	East West	North East	Circle Line
Nama Stasiun yang terletak di bawah permukaan tanah :	<i>Bishan Braddell Toa Payoh Novena Newton Orchard Somerset Dhoby Ghaut City Hall Raffles Place Marina Bay</i>	<i>Lavender Bugis City Hall Raffles Place Tanjong Pagar Outram Park Tiong Bahru (Stasiun Changi, di Changi Branch Line)</i>	<i>HarbourFront Outram Park Chinatown Clarke Quay Dhoby Ghaut Little India Farrer Park Boon Keng Potong Pasir Woodleigh Serangoon Kovan Hougang Buangkok Sengkang Punggol</i>	<i>Seluruh stasiun berada di bawah tanah.</i>

Pengamatan terhadap desain interior dari stasiun yang terletak di bawah permukaan tanah ini dilakukan dengan menelusuri seluruh koridor menggunakan kereta MRT seperti halnya penumpang kereta menggunakan transportasi ini sehari-hari.

DESAIN INTERIOR BEBERAPA STASIUN DI KORIDOR BAWAH TANAH

Pengamatan dilakukan dengan cara mengambil posisi sebagai penumpang di dalam gerbong kereta yang memiliki keterbatasan pandang ke arah luar kereta. Apa yang dapat di tangkap oleh indera penglihatan apabila mengabaikan penanda/*signage* atau notifikasi

audio ataupun tulisan yang ada, dapat diuraikan sebagai berikut di beberapa *sample* obyek pengamatan :

Stasiun Bugis

Stasiun MRT Bugis terletak di koridor East West Line (beroperasi sejak November 1989). Stasiun ini merupakan stasiun kedua setelah memasuki bawah permukaan tanah di setelah stasiun Lavender. Impresi pertama pengamat tertuju pada elemen pola lantai di stasiun ini, di mana pola yang diolah adalah formasi diagonal dengan warna *tile* yang dominan abu-abu. Di beberapa area tertentu terdapat variasi warna putih seperti pada bagian bawah kolom-kolom ruang *platform* dan area di dekat pintu keluar-masuk gerbong kereta.

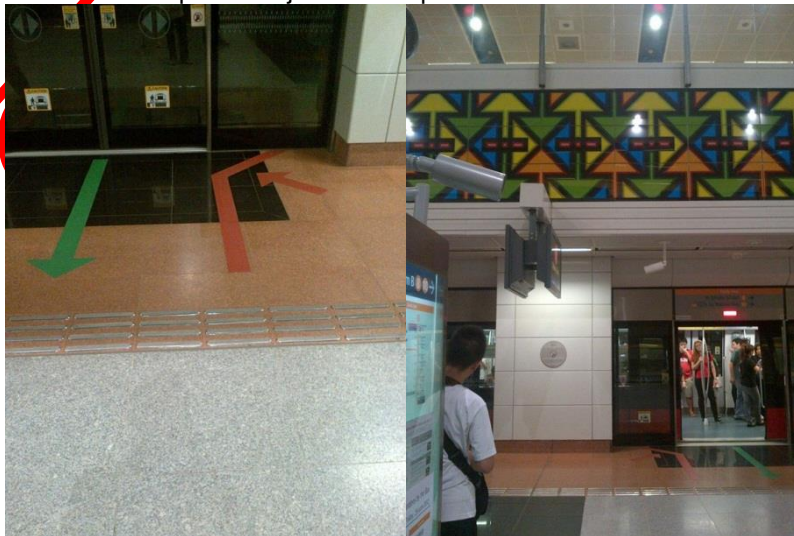


Gambar 2. Pola diagonal pada elemen lantai di Stasiun Bugis dan varian warna putih pada beberapa area seperti di kolom dan dekat akses keluar-masuk gerbong kereta (foto oleh penulis).

Kawasan Bugis di sekitar stasiun MRT Bugis sendiri merupakan kawasan pusat wisata belanja dimana terdapat mall Bugis Junction yang berhubungan langsung dengan akses ke stasiun di bawahnya. Disekitar stasiun juga terdapat tempat-tempat yang cukup dikenal bagi kalangan wisatawan yaitu seperti Bugis Village dan Sim Lim Square, yang juga merupakan pusat belanja. Masih di dekat stasiun ini, juga terdapat beberapa fasilitas pendidikan seperti Nanyang Academy of Fine Arts dan LASALLE College of Arts serta fasilitas Perpustakaan Nasional Singapura.

Stasiun MacPherson

Stasiun MRT MacPherson berada di koridor “kuning” Circle Line antara stasiun Tai Seng dan stasiun transit (antara Circle Line dengan East West Line) Paya Lebar. Kawasan MacPherson merupakan kawasan yang meliputi kompleks perumahan publik skala kecil dan kawasan industri di bagian timur Singapura. Nama MacPherson diambil dari nama Letnan Kolonel Ronald MacPherson perwira yang bertugas dalam “Perang Cina” tahun 1841. Stasiun ini sendiri beroperasi sejak tahun April 2010.



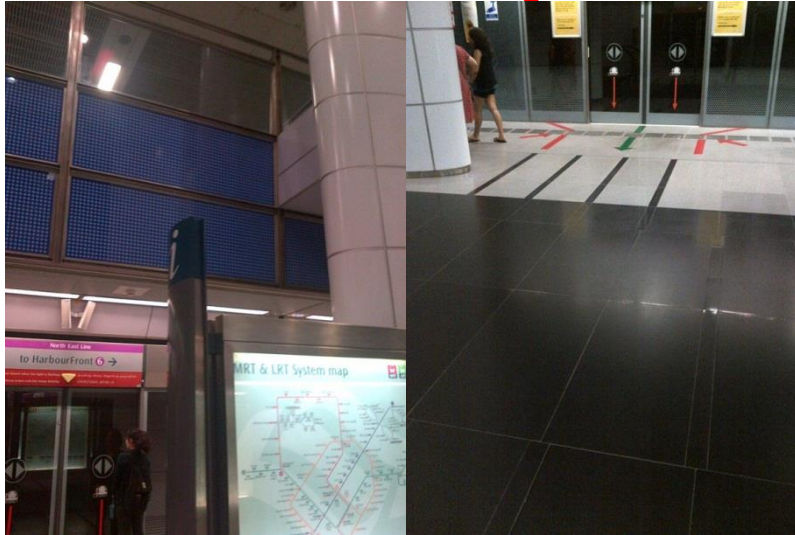
Gambar 3. Pola lantai pada stasiun MacPherson dan motif artwork pada atrium-side panel (foto oleh penulis).

Elemen interior yang menonjol dalam stasiun MacPherson selain lantainya yang menerapkan unsur warna abu, hitam dan coklat kemerahan adalah elemen *artwork* menyerupai mozaik dengan unsur geometri segitiga pada sisi bawah lantai atrium. Stasiun MacPherson merupakan satu dari beberapa stasiun yang ruang *platform*-nya berhubungan langsung secara visual dengan lantai di atasnya yang menjadi jalur sirkulasi ke permukaan tanah/keluar stasiun, sehingga dapat dikatakan stasiun ini berkonsep ruang *atrium*.

Stasiun Potong Pasir

Stasiun MRT Potong Pasir berlokasi di koridor North East Line (dibuka sejak Juni 2003), berjarak 4 stasiun dari stasiun *interchange* terbesar Dhoby Ghaut. Pada stasiun ini pengamatan pertama kali tertuju pada elemen lantainya yang dominan warna gelap. *Tile* berwarna hitam diaplikasikan pada bagian tengah lantai *platform*, sementara di kanan dan kirinya berwarna abu-abu dengan aksan garis-garis tipis warna hitam seolah-olah keluar dari area warna hitam. Yang berbeda dari stasiun lainnya adalah terdapat elemen cladding-panel warna putih yang membungkus kolom-kolom dari ruang *platform*. Terdapat juga panel penutup berwarna biru di bagian atas dari pintu keluar-masuk kereta, sehingga pertemuan antara cladding warna putih dengan panel biru memberikan kesan modern pada stasiun ini.

Kawasan Potong Pasir sendiri merupakan kawasan yang termasuk dalam wilayah Toa Payoh dalam tata perkotaan Singapura. Bagi warga Singapura, kawasan ini juga terkenal secara politis sebagai daerah basis lembaga oposisi dari partai politik yang dominan berkuasa sekarang. Nama Potong Pasir sendiri berasal dari aktifitas daerah ini pada masa lalu yang berupa penambangan pasir. Potong Pasir juga merupakan kawasan dataran rendah selain Changi, Punggol dan Sembawang yang subur dan menghasilkan hasil bumi berupa pangan sayuran, dan yang mendominasi di kawasan ini adalah tanaman selada airnya.



Gambar 4. Elemen interior yang berbeda dari stasiun Potong Pasir adalah panel warna biru pada sisi kanan-kiri bagian atas dari pintu keluar-masuk kereta, sementara pada elemen lantai dominan warna gelap (foto oleh penulis)

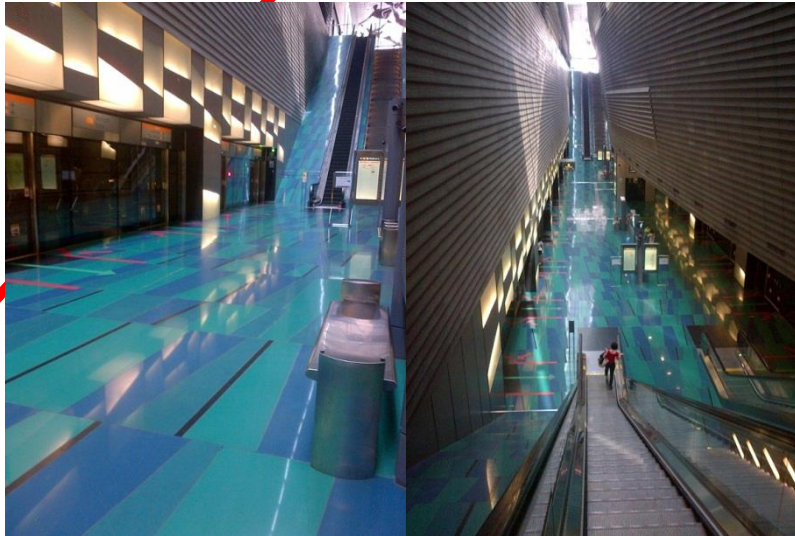
Stasiun Stadium

Stasiun MRT Stadium berada di koridor Circle Line dan stasiun ini merupakan salah satu stasiun yang didesain dengan maksimal secara estetika (beroperasi sejak April 2010). Stasiun ini berhubungan langsung dengan kompleks Singapore National Stadium, stadion besar yang berlokasi di daerah Kallang dan masih dalam proses pengembangan menjadi pusat rekreasi olahraga, dengan merenovasi stadion yang ada menjadi National Stadium yang baru. Stadion yang baru tersebut akan dilengkapi dengan fasilitas Aquatic Centre, stadion indoor serta didukung dengan keberadaan Kallang Leisure Park.

Dikarenakan akan diprediksi melayani jumlah besar penumpang yang akan naik-turun di stasiun ini untuk mendatangi berbagai kegiatan di Singapore Sports Hub (nama fasilitas ini setelah dikembangkan), maka stasiun MRT ini diolah serepresentatif mungkin untuk

menambah daya tarik pengunjung. Stasiun ini didesain oleh WOHA Architects yang berkedudukan di Singapura. Konsepnya sangat kontekstual dengan tema olah raga, dan elemen-elemen pewarnaan yang diterapkan berkesan dinamis. Kesan interior yang unik dihadirkan melalui elemen pola lantai yang didominasi warna hijau dan biru, diaplikasikan menerus pada area *ramp* yang tidak *accessible* di sisi eskalator.

Ornamen lampu yang berpendar diterapkan pada panel di atas pintu keluar-masuk kereta. Yang membuat stasiun ini cukup berbeda dari stasiun yang lainnya adalah efek penerangan yang menghadirkan cahaya langsung dari luar stasiun di atas permukaan. Ditambah dengan pengolahan dinding tinggi yang diselesaikan dengan panel berunsur linear menjadikan interior stasiun ini juga berkesan dramatis.



Gambar 5. Desain interior stasiun MRT Stadium oleh WOHA Architects (foto oleh penulis)

Stasiun Raffles Place

Stasiun MRT Raffles Place berlokasi di koridor “merah” North South Line (dibuka sejak Desember 1987). Stasiun ini melayani kawasan Raffles Place yang merupakan kawasan komersial kelas atas di sisi selatan dari muara Singapore River. Karakter kawasan ini didominasi oleh bangunan-bangunan pencakar langit yang merupakan pusat bisnis kota Singapura. Nama kawasan ini sendiri diambil dari nama pendiri kota Singapura modern, Sir Stamford Raffles. Beberapa bangunan terkenal yang berdiri di kawasan ini seperti misalnya UOB Plaza, OCBC Centre, One Raffles Place, dan hotel mewah The Fullerton Singapore.



Gambar 6. Desain pola lantai pada stasiun MRT Raffles Place (foto oleh penulis)

Pengamatan pertama dalam ruang stasiun ini tertuju pada pola lantai yang bermain unsur geometri kotak. Pola kotak-kotak dikembangkan dengan konsep pengurangan; $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{3}{4}$, dan dilakukan *split-application* antar warna. Selain itu unsur kolom juga diolah pada bagian “kaki” dengan menerapkan marmer warna senada dengan salah satu varian warna lantai.

Stasiun Orchard

Stasiun MRT Orchard seperti stasiun Raffles Place berada di North South Line berjarak 2 stasiun setelah stasiun *interchange* Dhoby Ghaut (beroperasi sejak 1987). Stasiun Orchard melayani kawasan pusat wisata belanja yang terkenal dan *iconic*, Orchard Road. Orchard Road merupakan jalan sepanjang 2,2 kilometer yang menghubungkan pusat belanja dan hiburan di Singapura. Penataan urban di jalan Orchard ini sangat terpadu antara pedestrian dengan tempat-tempat belanja disekitarnya serta didukung dengan elemen kota dan lansekap yang memberikan kenyamanan bagi pengguna pedestrian di sepanjang jalan ini.



Gambar 7. Suasana ruang dalam pada Stasiun MRT Orchard(foto oleh penulis)

Tata ruang dalam pada stasiun MRT Orchard terkesan *monochrome* tanpa banyak elemen penghias selain display grafis berupa iklan-iklan komersial. Interior *platform* yang hanya memiliki satu *tone* warna membuat iklan-iklan yang didisplay cukup menonjol keberadaannya. Warna keabu-abuan pada lantai dan bentuk tangga yang masih serta melingkar memberikan kesan eksklusif pada stasiun ini yang mewakili keberadaan pusat

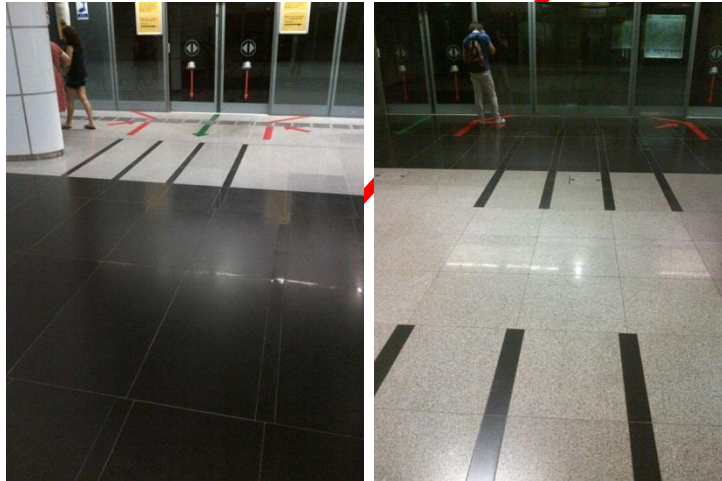
belanja berkelas dan terkenal di permukaan atasnya. Iklan yang terdisplay kebanyakan menghias kolom dan railing tangga secara menyeluruh.

Selain sample obyek pengamatan di atas, beberapa yang dapat dideskripsikan sebagai pengolahan desain interior yang menarik sepanjang perjalanan pengamat menyusuri koridor-koridor SMRT adalah beragamnya desain pola lantai dan penyelesaian pada panel di bagian atas pintu keluar-masuk kereta. Di beberapa stasiun antara lain seperti berturut-turut stasiun Mountbatten, Dakota, *Interchange* Paya Lebar, dan Tai Seng serta Bartley di jalur kuning Circle Line, stasiunnya memiliki kesamaan pewarnaan pada elemen lantai namun dengan pola yang bervariasi.



Gambar 8. Kesamaan pemilihan warna pada lantai di stasiun-stasiun sepanjang Circle Line namun dengan pola lantai yang berbeda-beda (foto oleh penulis)

Pola lantai yang diterapkan di masing-masing stasiun kebanyakan tidak memiliki keterhubungan tema antar stasiun satu dengan stasiun berikutnya, namun ditemukan juga variasi yang masih memiliki hubungan pola dengan stasiun sebelum atau sesudahnya. Misalnya antara stasiun Potong Pasir dengan Boon Keng yang memiliki kemiripan pola lantai namun dengan pengaplikasian warna *tile* yang ditukar.



Gambar 9. Dua desain pola lantai pada stasiun MRT Potong Pasir (Kiri) dan Boon Keng (Kanan – Foto oleh Penulis)

Selain itu pengamatan pada stasiun-stasiun MRT bawah tanah ini juga menemukan beberapa stasiun dengan desain yang menggunakan elemen *artwork* yang cukup kontekstual dengan tema kawasan. Contohnya pada kawasan Chinatown dengan nama stasiun yang sama dengan nama kawasan tersebut. Di sini penyelesaian interiornya menerapkan konsep tipografi Cina yang diaplikasikan pada lantai *platform*. Konsep ini sangat menandakan bahwa stasiun tersebut berada di kawasan yang tematik dengan salah satu suku budaya yang ada di Singapura.



Gambar 10. Suasana ruang dalam pada stasiun MRT Chinatown memperlihatkan tipografi Cina pada lantai platform, pada gambar tengah memperlihatkan display iklan pada lantai yang juga menggunakan aksara Cina. Pada gambar paling kanan memperlihatkan pengolahan langit-langit yang berbeda dari stasiun yang lainnya (foto oleh Penulis)

Pemasangan pesan-pesan komersial/iklan sebagai elemen tambahan pada interior stasiun biasanya menggunakan elemen grafis yang juga kontekstual dengan karakter kawasan. Masih seperti di stasiun Chinatown, terdapat iklan yang di-*display* di permukaan lantai dengan tulisan-tulisan beraksara Cina. Hal ini mengingatkan pengamat pada kecenderungan sepanjang koridor/jalur “ungu” atau North East Line yang melintasi kawasan Little India juga dilengkapi dengan penanda/*signage* beraksara Hindi.

Contoh lain dari penerapan *artwork* yang kontekstual adalah di stasiun MRT Dakota, namun konteks yang disesuaikan bukan berlatar belakang suku budaya melainkan fungsi kawasan tersebut yang merupakan pusat permukiman publik. Desain pada *atrium-side panel* menampilkan gambar-gambar perabot rumah tangga seperti; AC-blower, kulkas, meja dengan pot tanaman dan lainnya yang sangat mencerminkan suasana rumah tempat tinggal.



Gambar 11. Artwork pada atrium-side panel di stasiun MRT Dakota yang menampilkan perabot-perabot rumah (foto: www.skyscrapercity.com)

KESIMPULAN HASIL PENGAMATAN

Berdasarkan hasil pengamatan ada beberapa rumusan hasil pengamatan. Elemen interior yang sering mudah terlihat/terpindai dari dalam gerbong kereta MRT, adalah elemen lantai. Bagian lantai stasiun/*platform* dapat terlihat hingga batas pintu keluar-masuk kereta di sisi seberang (jalur rel yang berlawanan).

Elemen interior lainnya yang cukup mudah dipindai setelah lantai *platform* adalah panel yang berada di bagian atas barisan pintu keluar-masuk kereta di pinggir *platform*. Biasanya bagian ini dihias dengan elemen *artwork*(mural, relief, atau panel mozaik), namun kebanyakan *artwork* (kecuali yang ditemui pada stasiun Stadium dan Dakota misalnya) kurang kontekstual dengan karakter kawasan. Di sini pengamat memang terkendala

dengan penggalian lebih lanjut mengenai makna atau konsep dari *artwork* yang ada, sehingga perlu ditelusuri lebih lanjut.

Artwork pada poin di atas lebih banyak ditemui pada stasiun dengan bentuk platform yang dikelilingi oleh atrium sirkulasi di atasnya, karena ruang yang tersedia untuk mengaplikasikan penghias memiliki dimensi yang memungkinkan.

Desain interior pada beberapa stasiun diterapkan secara menyeluruh dikarenakan stasiun-stasiun tersebut merupakan titik pelayanan di kawasan-kawasan khusus seperti stadion, pusat perbelanjaan atau wisata, ataupun kawasan dengan latar belakang suku budaya yang kental.

Sebagai pendapat penulis dalam kesimpulan-kesimpulan di atas adalah; desain interior pada persinggahan transportasi publik dapat dijadikan alat untuk mengenali sebuah tempat dengan memaksimalkan desain pada bagian-bagian strategis dari ruang persinggahan tersebut. Penentuan bagian-bagian strategis tersebut dapat didasarkan pada kecenderungan pengguna mendapatkan impresi pertamanya ketika memindai lingkungan sekitarnya. Sehingga secara kognitif pengguna transportasi publik dapat langsung mengenali tempat yang mereka lalui maupun mereka tuju dengan cepat dan efisien. Desain interior tersebut dapat lebih baik lagi menjadi penanda suatu tempat apabila dirancang dengan konsep yang sesuai dengan karakter setempat.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. (2012). **Cognition**. <http://en.wikipedia.org/wiki/Cognition>.
Anonim. (2012). **Disorientation**. <http://www.wayfinding.com/disorientation.asp>.
Anonim. (2012). **List of Singapore MRT Station**.
http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_Singapore_MRT_stations.
Coren, Stanley; Lawrence M. Ward, James T. Enns. (1999). **Sensation and Perception**.
Harcourt Brace.
Lynch, Kevin A. (1960). **Image of The City**. Harvard-MIT Joint Center for Urban Studies Series.